CASUS MAATREGELEN VERKEERSVEILIGHEID PLANTAGE PARKLAAN/PLANTAGE MIDDENLAAN

PML	Plantage Middenlaan
PPL	Plantage Parklaan
PDL	Plantage Doklaan
PL	projectleider
DB	dagelijks bestuurder
GM	gebiedsmakelaar
PWO	Plantage Weesperbuurt Overleg (PWO) open overleg voor de hele buurt

A BESCHRIJVING VAN HET HELE PROCES

0. *Wat vooraf ging*: 2017 – 2019

In 2017 startte de gemeente het project: herinrichting Plantage Middenlaan. Er werd begonnen met een uitgebreide consultatieronde met de buurt, maar zonder een heldere probleemstelling, zonder geformuleerde doelen. In de loop van het proces bleek dat er eigenlijk maar één concreet punt was, en dat was de verbreding van de tramhalte op de Plantage Middenlaan, vanwege, zo stelde de gemeente, de "noodzaak tot kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer". De bestaande tramhalte voldeed qua breedte niet aan bestaande normen. Zonder overleg met de buurt had de gemeente, als klein dingetje, besloten een aantal bomen op de Plantage Middenlaan te kappen. De gemeente was verbaasd dat dit besluit tot nogal wat protest leidde, waarna de kap werd afgeblazen. Toen kwam de gemeente met het plan van eenrichtingsverkeer op de PML. Dat zou echter ***aanzienlijke*** verkeerstoename betekenen voor de Plantage Doklaan, en ook dat leidde tot protest. Aan de orde was inmiddels alleen het rondje PML, PKL, PDL en PPL. Bewoners pleitten voor aanpak in breder verband (verkeerscirculatie in de hele buurt), maar dat wilde de gemeente niet. Bewoners brainstormden in een open werkgroepje over het probleem tramhalte, en zij kwamen met een flink aantal creatieve en ook doenlijke en uitvoerbare voorstellen voor oplossingen, maar die werden ***allen*** door de gemeente, vaak om voor de buurt onbegrijpelijke redenen, afgekeurd. De gemeente droeg 24 alternatieven aan maar hield uiteindelijk zelf vast aan de eerste eigen optie met de eenrichtingsverkeervariant. Het GVB participeerde niet in de gesprekken maar bleek een veto-positie te hebben en zo werden voorstellen vanuit de buurt afgewezen omdat het GVB een voor hen "onaanvaardbare vertraging" van 24 seconden voorzag.
Een consequentie van de PML eenrichtingsverkeer optie was dat de Plantage Parklaan óók eenrichtingsverkeer zou worden, en dat zou dan ruimte kunnen bieden tot vergroening daar. Dat aspect was niet het doel van het hele verhaal, kon beschouwd worden als 'collateral advantage".

Al met al was het een zeer frustrerend en uitputtend traject, waar de buurt veel – zinloze - energie in heeft gestoken. Een groep buurtbewoners heeft er erg veel tijd aan besteed en zich zeer positief opgesteld, maar liep tegen een muur. Uiteindelijk (zomer 2019) ging het hele plan op de valreep niet door wegens financiële krapte van de gemeente (kaden en bruggen).

1. Start door de Projectleider (PL)

Mei 2020: De gemeente (PL) begon met een traject 'maatregelen verkeersveiligheid PPL'. Aanleiding : instellen 30 km zone op de PPL, en het feit dat er één ernstig ongeluk was gebeurd hoek PPL / PML , en de werkgroep Blackspot in dat kader enkele aanbevelingen hadden gedaan.

(Geen informatie: De buurt wist van niets.)

De gemeente had wel met een klein aantal bewoners contact gehad en plannen besproken. Verder was niemand geïnformeerd. ook het PWO niet.

(Geen informatie: De gemeente besluit zelf met welke bewoners wordt overlegd, en maakt niets openbaar. Een achterkamertjes-participatie traject.

2. December 2020 - brief op de mat van omwonenden

10 december 2020 viel bij direct omwonenden een brief in de bus, gedateerd 8 december. Afzender was een voor bewoners geheel onbekende ambtenaar ("omgevingsmanager" – bewoners kennen wel een gebiedsmakelaar, maar bijna niemand had ooit van een omgevingsmanager gehoord), op briefpapier van Stadsdeel west. Op de envelop stond als afzender: gemeente amsterdam / ingenieursburo. Onderwerp***: "maatregelen verkeersveiligheid*** Plantagebuurt omgeving Plantage Parklaan."

(Geen handige communicatie: Het onbekende plan waar nooit iemand van gehoord had, met onbekende afzender uit stadsdeel west met onbekende functie, viel onverwacht op de mat)

De intro tekst van de brief luidde: *"een aantal jaren geleden heeft de gemeente, samen met de buurt, gekeken hoe de openbare ruimte in de Plantagebuurt opgeknapt kan worden. In de praktijk bleek dat lastiger te zijn dan wij hoopten, daarom is in 2019 besloten het opknappen van de buurt voorlopig uit te stellen. Wel bleek er behoefte te zijn om de verkeersveiligheid in de buurt te verbeteren. De aanpassingen om de Plantagebuurt verkeersveiliger te maken zijn nu in een ontwerp verwerkt."*

(Foute / misleidende informatie: De introtekst is onjuist. Er is geen traject geweest om "de openbare ruimte op te knappen". Zie de inleiding onder punt 1. Een verhaal vol 'oud zeer' wordt onjuist teruggespeeld naar bewoners ("lastiger dan wij hoopten").
Er is daarbij nooit in de buurt gesproken, niet onderling, niet met de gemeente, over een "behoefte de verkeersveiligheid te verbeteren" anders dan over het instellen van een max 30 km per uur. Daarover is binnen de buurt feitelijk consensus, en daarover wordt ook al langer met de gemeente gesproken. Met de veiligheid in de buurt is weinig mis. "Onveiligheid" is geen onderwerp van gesprek.)

De voorstellen, met als expliciete doelstelling "maatregelen verkeersveiligheid' gingen over

* instellen 30 km max op PPL : aanleggen drempels
* verplaatsen en versmallen van de rijbanen, de rijbaan langs het park verhuist naar de andere kant van de tramrails
* opheffen 25 parkeerplaatsen langs het park – park blijft ongewijzigd maar op de plaats van parkeerplaatsen en vroegere rijbaan komt een "groenstrook"
* wijzigen kruispunt PPL/PML naast de Hortus, verleggen fietspad, maken van inritconstructie.

Er zat een niet heel heldere situatietekening bij de brief, waarop geen maatvoering was aangegeven. Er wordt in de brief ***niet*** aangegeven ***wat*** nu eigenlijk de onveilige situatie is, en ook ***niet*** *hoe* de voorstellen een verbetering betekenen. Alleen dat 30 km max instellen verkeersdrempels nodig maakt.

Essentieel punt is het verleggen van de rijbanen. Daar ligt géén (on)veiligheidssituatie aan ten grondslag. Ook de gemeente ziet daar geen probleem: de tekst spreekt in dat verband nergens over onveiligheid. Er wordt slechts gesteld: "(…) *hierdoor ontstaat er ruimte om het Wertheimpark te vergroten. (…) Als meer duidelijk is over de definitieve parkuitbreiding worden de bewoners betrokken bij het ontwerp.*"

> *Dubieuze informatie Uit latere stukken blijkt dat er nog in het geheel geen zicht is op de planning van de (of überhaupt: er wordt zelfs gezegd de "eventuele") uitbreiding van het Wertheimpark")*

"Om de vrijgekomen ruimte mogelijk te maken verdwijnen (…)15 parkeerplaatsen".

> *Merkwaardige informatie: het is natuurlijk andersom: als we parkeerplaatsen weghalen komt er ruimte vrij. Weghalen parkeerplaatsen volgt niet uit de (verkeersveiligheid!) doelstelling, maar lijkt nu ineens de doelstelling zelf. Het heeft niets van doen met "maatregelen verkeersveiligheid". Daarbij ook nog een vreemd element: In de Agenda Amsterdam Autoluw, wordt het "verminderen van parkeerplaatsen" direct verbonden aan het doel om de ruimte die aan de auto wordt onttrokken, ten goede te laten komen aan fietsers en voetgangers. Daar is in dit plan geen sprake van. Integendeel: fietsers krijgen minder ruimte.*
>
> ***Al met al: Fundamentele onhelderheid: De cruciale vraag blijft: Wat is er onveilig op de PPL? Waar is de analyse? Waarom moeten die rijbanen eigenlijk verlegd? Wat is, in het kader van de doelstelling van het hele project, het voordeel van de maatregelen en wat zijn de mogelijke nadelen? Of gaat het allemaal alleen om het opheffen van parkeerplaatsen en/of het aanleggen van een nog niet nader ingevulde strook groen vooruitlopend op een ongewisse cq op de lange baan geschoven wijziging / uitbreiding van het Wertheim park?***
>
> ***In dit verband is ook relevant dat de gemeente bezig is met onderzoek naar uitvoerbaarheid van een knip op de Weesperstraat. Bij het maken van de plannen, en ook ten tijde van het informeren van de bewoners stond er voor begin 2021 nog de pilot voor de knip op het programma. Als er ooit werkelijk een knip komt zal dit stuk van de PPL zeer wezenlijk van karakter veranderen. Het wordt dan feitelijk een soort doodlopende weg, zonder doorgaand verkeer. Dan rijst de vraag: wat gaan we doen met deze weg? Dan komt herinrichting en versmalling van de weg, vergroening, uitbreiding van het park etc concreet aan de orde. Waarom nu deze maatregelen? Waarom wordt met geen een woord gerept over de knip?***

3. Inspraak/ Gebrek aan inspraak

Bij de brief zat een antwoordvel. Het heette inspraak, maar duidelijk was dat de gemeente al wat op de uitkomst van de inspraak vooruit liep. *"In de bijlage vindt u het ontwerp waarbij per punt vermeld staat* ***wat er precies gaat gebeuren****".* De bewoners kregen 3 aspecten van het plan voorgelegd. Op ieder punt werd gevraagd a*) wat vindt u positief aan deze maatregelen? En b) wat mag er van u anders?*
Daaronder de zin: "*Uw reactie wordt zorgvuldig bekeken waarna* ***er een keuze wordt gemaakt om het ontwerp wel of niet aan te passen****".* Een dergelijke zin geeft bewoners weinig vertrouwen dat eea zal worden teruggekoppeld, laat staan dat er een open discussie of overleg volgt. De gemeente zal bekijken en beslissen. Antwoorden moeten uiterlijk 24 december bij de gemeente binnen zijn. Het zijn de twee weken voor kerst.

**** buurt krijgt geen tijd voor overleg***

De bewoners werden overvallen met dit (onhelder gepresenteerde) plan. Er is behoefte om er met elkaar over te spreken. Degelijke onderwerpen worden normaliter in het Plantage Weesperbuurt Overleg geagendeerd, het open overleg voor de buurt waar iedereen welkom is.

*** Gemeente niet bereikbaar**

Voorzitter van het PWO probeert 15 december de gemeente te bereiken, maar noch de verantwoordelijk bestuurder, noch de projectleider noch de gebiedsmakelaar zijn te bereiken- allen wegens kerstvakantie. De ons onbekende omgevingsmanager is wel te bereiken maar is zeer afhoudend, en zegt dat er niets kan worden toegezegd.
(Gebiedsmakelaar laat op 24 december aan buurtbewoners weten dat hij per 1 januari geen gebiedsmakelaar meer zal zijn – opvolger is nog niet bekend)

*** Geen verlenging inspraaktermijn – gemeente houdt de poot stijf**

Op 7 januari neemt de gemeente contact op met het PWO. Er wordt medegedeeld dat geen verlenging van de inspraaktermijn zal worden gegeven, dus geen gelegenheid meer voor individuele reacties. Wel wordt de mogelijkheid geboden om het onderwerp binnen het PWO te bespreken waarbij de PL bereid is aanwezig te zijn om eventuele vragen te beantwoorden. Informatie dus. Geen inspraak.
De voorzitter PWO laat daarop weten in ieder geval eerst een Zoom-overleg te willen met het DB (de portefeuillehouder). Hij stelt ook dat het nodig is dat teruggekoppeld wordt wat de reactie van de buurt is geweest op de plannen (de enquête van december). Die informatie is van belang bij de bespreking binnen het PWO en ook voor de gedachtenvorming of de buurt het essentieel acht om alsnog, toch tot een ***behoorlijk en open inspraaktraject*** te komen – ook al ziet de gemeente daar nu niets in.

*** Zoom overleg 14 januari**

De gemeente stemt in met een (zoom-)overleg, en dat vindt plaats op 14 januari. Aanwezig: Portefeuillehouder en projectleider, en 2 personen van het PWO. PWO stelt: niemand wist ervan. Er is nooit informatie gegeven, nooit om input van bewoners gevraagd, niet bij het definiëren van de noodzaak voor de plannen, en niet bij het ontwerp. Er was geen participatie, geen helderheid over enquête, geen mogelijkheid tot overleg binnen de buurt.

Gemeente stelt dat er wel degelijk “een participatietraject” heeft plaatsgevonden, er is namelijk in een eerdere fase contact geweest met “een representatieve groep” bewoners. PWO vroeg wie dat waren, en hoeveel personen, maar die vraag wilde de gemeente niet beantwoorden. PWO vraagt: “Jullie hebben het PWO, het bestaande buurtoverleg, niet geïnformeerd. Waarom niet?” De gemeente antwoordt dat er bewust geen contact is opgenomen met het PWO. “Dat hoeft ook niet. Niemand zegt dat PWO als buurtplatform betrokken ***zou moeten*** worden”. De bestuurder vermeldde dat “sommige bewoners” hem hadden verteld dat zij zich niet thuis voelden bij het PWO. Dat was reden geweest om PWO buiten de loop te houden.

Uiteindelijk wordt afgesproken

* dat de gemeente binnen twee weken de opmerkingen uit de enquête naar PWO stuurt, met antwoord en commentaar op de ingebrachte punten.
* Daarna zal een PWO vergadering worden gepland.
* De projectleider zal bij de bijeenkomst van PWO aanwezig zijn om toelichting te geven.

*** Na 5 weken info ontvangen – inspraaktermijn wordt niet verlegd**

Pas op 19 februari ontvangt voorzitter van PWO een mail van de portefeuillehouder, met de tekst *Wij hebben uw verzoek voor verlenging van de inspraakperiode inzake het ontwerp van het project “Kleine Verkeersmaatregelen Plantagebuurt” besproken en houden vast aan de periode tot afgelopen kerst 2020. Op dit moment hebben wij ruim 40 reacties van buurtbewoners ontvangen op het plan en het overgrote deel van de bewoners was positief op het plan.*

(opmerkelijke beleidsmatige aanpassing het project was nooit gepresenteerd als 'kleine verkeersmaatregelen" maar "maatregelen verkeersveiligheid"

Bij de mail zaten twee bijlagen, namelijk een door de gemeente gemaakte samenvatting van de binnengekomen reacties (de enquête van december) met antwoorden/commentaar, en ook een betere tekening van de plannen, nu met maatvoering.

> ***Al met al: geen open en geen constructieve communicatie. Geen blijk van enig vertrouwen in het bestaande overleg platform.***
> ***De gemeente is zeer terughoudend, wil aanvankelijk de bewoners geen ruimte geven voor overleg, en so wie so de inspraaktermijn niet verlengen.. Kortom: de gemeente wil uitdrukkelijk niet meer horen dan wat vlak voor kerstmis per antwoordvel is binnengekomen. Eventuele nieuwe meningen of argumenten, die wellicht vanuit het PWO-overleg opkomen, worden op voorhand buiten de orde geplaatst.***
>
> ***De gemeente pleegt selectief en zonder enige openheid overleg met een paar buurtbewoners, dat door anderen in de buurt wordt ervaren als "verdeel en heers" tactiek. De gemeente doet aan achterkamertjes-participatie, als ze het heeft over een 'representatieve groep' bewoners die bij de totstandkoming van het plan betrokken waren. Er wordt geen informatie gegeven over hoeveel personen dat ging en ook niet wie dat waren.***
> ***De gemeente meent het al vele jaren bestaande algemene open overleg (PWO) te moeten diskwalificeren.***

4. 8 maart digitale PWO bijeenkomst

*** eigen enquête vanuit de buurt**
Inmiddels is er vanuit de buurt ook een peiling georganiseerd. Er zijn 140 enveloppen met een vragenformulier bij omwonenden in de bus gedaan. Resultaat: 63 reacties (45%), 14 positief over het verleggen van de rijbanen, 49 zijn tegen. De 30 km beperking met drempels wordt door 47 mensen ondersteund.
De bewoners hebben de meeste zorgen over de versmalling van de weg cq de verslechtering van de verkeersveiligheid.

*** Alternatief voorstel en commentaar.**
Een door de buurt ontwikkeld alternatief voorstel, waarin de rijbanen niet worden verlegd, wordt voorafgaand het PWO aan de PL gestuurd. Ook ontvangt hij vanuit de buurt een gedetailleerd commentaar op de voorliggende plannen.

*** Samenvatting enquête door de gemeente: op het oog een gekleurde berichtgeving**
De gemeente heeft de respons op de enquête samengevat. In december was op 363 adressen de bewonersbrief met enquêteformulier verspreid. Er waren 44 reacties binnengekomen. De gemeente vat het samen: "Veel reacties waren positief" (argumenten: meer groen, minder auto's) en "een aantal bewoners geeft aan de aanpassingen niet nodig te vinden"(argumenten: veilig genoeg, voldoende groen). De gemeente geeft commentaar en antwoord, maar op veel van de concrete vragen wordt geen adequaat antwoord gegeven. Veelal komt de reactie neer op 'nee, want'. Er wordt eigenlijk nergens serieus op punten van zorg of concrete suggesties ingegaan. Ook wordt niet duidelijk hoeveel van de bewoners in hun respons nou precies vóór de plannen waren, en hoeveel tegen, en al helemaal niet wat bewoners nou precies dachten van de (situatie cq verbetering van de) verkeersveiligheid. De positieve opmerkingen gingen meestal over de geplande groenstrook.
Relevant in dit verband is dat de buurt in december had gereageerd op plannen waarop ***geen maten***

waren aangegeven. Er was dus helemaal niet aangegeven ***hoe smal*** de rijbanen eigenlijk zouden worden – relevant voor inzicht of de veiligheid nou al dan niet zal toenemen met de plannen.

(De gemeente is onbegrijpelijk halsstarrig De respons van de buurt op de enquête van december is maar iets meer dan 10%. Misschien komt dat door een nogal onduidelijk ontwerp, zonder toelichting en maatvoering, of omdat veel mensen – net als de gemeente – al op kerstvakantie waren. Het is opmerkelijk dat de gemeente, ondanks deze zeer lage respons, volhardt in haar weigering de inspraaktermijn te verlengen. Het maakt duidelijk dat men gewoon niet ***wil*** horen wat er voor gedachten, ideeën of bezwaren leven bij de buurt.

*** Nu worden wel maten gegeven**

Belangrijk is dat de aan het PWO gestuurde plannen wél maten bevatten. De breedte van de rijbanen samen komt op 5.80 meter voor verkeer in twee richtingen, beide met fietsers op de rijbaan. Aan één zijde staan geparkeerde auto's, vaak te breed of slecht geparkeerd, enigszins op de rijbaan dus die nemen nog wat extra breedte in.

*** Discussie binnen het PWO**

Ter vergadering wordt gesproken over de nieuwe tekeningen. Een paar van de besproken punten:

* De PL geeft aan dat de kruising een blackspot is. Dat is een plek waar binnen drie jaar zes of meer slachtofferongevallen hebben plaatsgevonden. Omwonenden kunnen dit niet plaatsen en vragen om achtergrondinformatie. Bewoners uiten concreet hun zorg dat het kruispunt op punten eerder onveiliger wordt (mn voor fietsers) dan veiliger.
* de verlegde rijbanen op de PPL worden zeer smal. Het gaat hier om een gebiedsontsluitingsweg, dit valt af te leiden uit (openbaar beschikbare) cijfers mbt het gemiddeld aantal auto's. Bij een weg met veel verkeer kan 30 km worden ingevoerd, maar dat maakt die nog niet tot een erftoegangsweg. Een weg met veel verkeer blijft, ook bij 30km max, een gebiedsontsluitingsweg, en in dit geval dus ook nog met fietsers op de rijbaan. Dat vraagt vanwege de verkeersveiligheid om voldoende breedte.
  De PL zegt dit standpunt niet te delen en verwijst naar bepalingen in de leidraad van de Centrale Verkeerscommissie (CVC). Deelnemers vragen zich af hoe over de veiligheid van deze smalle rijbanen is gesproken in de CVC.
* in de plannen moeten de fietsers (op rijbaan met auto's) tussen de tramrails rijden. Dat is gevaarlijk. De PL stelt ter vergadering: *"o ja, de tekening is daar onjuist, die rails kunnen eigenlijk weg".*
* Een aantal punten / aansluitingen worden voor de fietsers minder handig en vooral minder veilig, oa door noodzaak gebogen tramrails over te steken. Aansluiting op de kruispunten verslechtert (*reactie PL 'ja, daar moeten ze dan maar zien in te voegen"*) . Kruispunt linksaf: de geboden "veilige route" is voor fietsers om, en zeer onhandig. Het ligt voor de hand dat fietsers straks nog steeds, niet heel veilig, schuin zullen blijven oversteken. (*Commentaar PL: er wordt een veilige oversteek geboden. Als ze die niet willen nemen, dan moeten ze het zelf maar weten*). Op de andere kruising zullen auto's ***op het drukke fietspad*** staan te wachten (ze moeten voorrang verlenen aan het autoverkeer). (*PL: ja, dat klopt, auto's zullen op het fietspad staan. Daar moeten de fietsers dan maar achterlangs. Dat gebeurt wel vaker in Amsterdam*)

Veel punten kregen in de bespreking geen duidelijk antwoord en bleven dan ook onhelder

Ook werd over het alternatieve voorstel vanuit de buurt gesproken, maar de tijd is krap en het is niet handig om over zoiets met alle deelnemers te overleggen. De PL zegt een apart overleg daarover toe.

Uit het PWO werd gevraagd om inzage in de respons van de enquête. De samenvatting geeft onvoldoende helderheid over de mening van de respondenten. Er wordt dus gevraagd om de ingevulde enquête formulieren (en e-mails) die zijn ingestuurd - alleen al omdat de door de buurt georganiseerde enquête zo'n totaal ander beeld gaf van de verhouding voor- en tegenstanders dan wat de gemeente in de samenvatting van de door de gemeente ontvangen respons had aangegeven.

* Er wordt afgesproken dat de gemeente met een kleine delegatie (er wordt gesteld max 6 personen vanuit het PWO) nog een nader overleg zal hebben over het alternatieve plan.

De PL zegt toe om op korte termijn informatie toe te sturen, namelijk:

- informatie over blackspots(kruising PPL/PML)
- verslag overleg goedkeuring CVC gemeenteplan + tekening op basis waarvan CVC die goedkeuring gaf
- leidraad CVC: met name over de gekozen wegbreedte in verband met 30 km/u
- informatie over de uitvoering van de drempels

Al met al: Geen open communicatie. Gemeente blijft zeer terughoudend en gesloten Veel vragen blijven onbeantwoord. De PL gaat nauwelijks in op de zorg van bewoners over de verslechterde veiligheidssituatie, concrete punten worden gebagatelliseerd. Een en ander in het bijzonder relevant omdat pas nu informatie is verschaft hoe smal (en onveilig) de geplande rijbanen moeten worden. Tekeningen blijken (op nogal cruciaal punt) onjuist.

6. Vervolg. Volgend gesprek 15 april

Op 10 maart stelt een lid van de Stadsdeelcommissie concrete vragen aan het DB over inhoudelijke en technische punten van dit project.
Inmiddels is een nieuwe gebiedsmakelaar aangetreden. Hij heeft ook aan het PWO deelgenomen. Hij zet zich in om dit traject vlot te trekken en zegt te willen bijdragen aan een openen communicatie.
14 maart schrijft voorzitter PWO mailtje aan de PL met verslag van de toezeggingen en vraagt wanneer het vervolggesprek kan plaatsvinden.

Op 1 april wordt de datum voor het vervolggesprek vastgelegd: 15 april. De toegezegde informatie is echter nog altijd niet gestuurd Er wordt door PWO nogmaals om de stukken gevraagd. En tien dagen later, 10 april, wordt nogmaals gevraagd om de stukken die op 8 maart waren toegezegd. De voorzitter zegt dat het hem niet zinvol lijkt de geplande bijeenkomst door te laten gaan als de informatie niet (tijdig) is ontvangen. In de buurt wordt inmiddels overwogen een WOB verzoek in te dienen als de informatie nog langer op zich laat wachten.
De buurt ontvangt uiteindelijk op 14 april, daags voor het geplande overleg, de toegezegde informatie. Daaronder niet de gevraagde informatie over de bij de binnengekomen respons op de enquête van december. Diezelfde dag, 14 april, maakt de buurt nav de ontvangen informatie, nog snel een nader commentaar. Daarin onder andere

* er blijkt, anders dan gesuggereerd, geen sprake te zijn van een blackspot. Er heeft (mei 2020) slechts één ongeluk plaatsgevonden op de kruising. Werkgroep Blackspot heeft daarna algemene aanbevelingen gedaan ivm met punten die hen waren opgevallen. Waar is de claim van grote onveiligheid nou toch op gebaseerd?
* de door de gemeente voorgestelde verlegging van het fietspad kan niet, in verband met tram-elektriciteitsmast die precies op die lijn staat.

Aan het (digitale) gesprek doen mee * van de gemeente de PL, de GM, 3 verkeersdeskundigen, 1 lid van de stadsdeelcommissie en * daarnaast 5 buurtbewoners. Voor het eerst is sprake van een open overleg.

* Er wordt gesproken over het alternatieve plan, inclusief de mogelijkheid van een rotonde ter plekken. De gemeente heeft deze laatste optie ook uitgewerkt. Men discussieert waarom het voordelen kan bieden ten opzichte van het voorstel van de gemeente.

Aan de orde komen verder oa

* de vraag of 5.80 voor deze vrij drukke Pl Parklaan een veilige breedte kan zijn voor 2 richtingsverkeer plus fietsers op de rijbaan plus parkeerplaatsen langszij. De gemeente heeft het (wederom) eerst over de bestaande normen voor 30 km wegen. Bewoners vragen naar de onderbouwing, ook in verband met de cijfers over de aantallen auto's. Dit punt was ook al bij het PWO aan de orde geweest. Toch werd er door de ambtenaren met verbazing - en interesse - op gereageerd. Ze hadden nooit overwogen cijfers te betrekken. Waar waren die cijfers dan te vinden, zo vroegen zij. Die staan op het web, wist het PWO. Er is hier nog steeds sprake van een gebiedsontsluitingsweg, ook als de gemeente besluit voor een max 30 km straat. Er is hier sprake van een GOW30, (gebiedsontsluiting 30 km) en die vraagt, zo stellen deskundigen in (op het web te vinden) openbare publicaties, mbt inrichting (zoals noodzakelijke breedte) om precieze en zorgvuldige bestudering. "De inrichting van de GOW30 zal anders moeten zijn dan van de straten in een zone 30". De ambtenaren vinden dit interessante informatie en zullen het meenemen.
* De verkeersdeskundigen stellen dat "***de hoop bestaat***" dat de maatregelen (ic de versmalling) tot minder auto's zullen leiden, en dat in dat geval op zeker moment de smalle rijbanen toch wel veilig genoeg zullen blijken. Wishfull thinking, constateert het PWO, met vooralsnog (zolang het verkeer niet werkelijk is afgekomen) een onaanvaardbare situatie voor fietsers (ouders met kinderen: tennisbaan, Artis) zal opleveren. Betekent dit nu echt een wijziging waarmee de verkeersveiligheid wordt verbeterd? Waarom zou je onnodig reële risico's willen lopen?
* PWO stelt: het fietspad kan (bij de Hortus) niet verlegd wegens de mast. Ook dat wekt verbazing. Nooit gezien. Ingebrachte commentaren worden kennelijk niet gelezen.

Het deelnemende lid van de stadsdeelcommissie heeft nog geen antwoord gekregen op zijn op 15 maart ingestuurde vragen om nadere informatie. Er wordt beloofd dat dat binnenkort zal komen, formeel verstuurd naar de SDC.

Afsluitend:
De verkeersdeskundigen zullen nog naar alle besproken punten kijken, met name de situatie voor de fietsers die de trambanen (in de bocht) moeten oversteken. Ook zullen zij zich informeren over de cijfers mbt aantallen verkeer ter plekke en over hetgeen gezegd wordt over inrichting GOW30.

Buiten het kader van de agenda van het gesprek werd nogmaals gevraagd om de enquête formulieren, en ook om informatie over wie nou aan het begin van het traject 'als participatie' betrokken waren geweest. Die informatie wordt toegezegd – mbt de enquête met weglakking van persoonsgegevens

Belangrijkste afspraken :

- de gemeente zegt toe het voorstel opnieuw (eventueel gewijzigd) aan de CvC voor zullen te leggen
- ook het alternatieve plan zal aan CvC worden voorgelegd
- Alvorens eea aan de CvC zal worden gestuurd zal de tekst aan buurt worden voorgelegd zodat op- en aanmerkingen kunnen worden gemaakt of aanvullingen worden gesuggereerd. De opmerkingen zullen ook aan de CvC worden meegestuurd.

Al met al: het gesprek was open en constructief van toon. Maar er wordt ook duidelijk dat er bij de gemeente in het hele traject steeds sprake geweest is van slordigheid, niet

luisteren, niet lezen, en doorzetten, wat bewoners ook voor argumenten naar voren brengen.

- **ingestuurd commentaar bleek niet te zijn gelezen.**
- **punten die eerder in het PWO waren ingebracht bleken door de PL niet te zijn gedeeld met de verkeersdeskundigen, en ook niet te zijn meegenomen.**
- **Er stonden fouten in het ontwerp (was het ontwerp wel ter plekke bekeken, of alleen achter de tekentafel?)**
- **Standpunt over veiligheid mbt smalle rijbanen blijkt op basis van onjuiste (niet up to date) maatstaven**

7. Na april (stand van zaken 19 mei)

De Gebiedsmakelaar informeert PWO met regelmaat over het feit dat de toegezegde informatie nog altijd niet beschikbaar is, maar zegt steeds toe dat het wel zal komen. Bij het schrijven van dit document (19 mei) is er nog altijd geen informatie ontvangen. Geen afschriften van de door de gemeente ontvangen reacties op de december enquête, geen informatie welke buurtbewoners ooit bij het ontwikkelen van de plannen betrokken waren.
Geen bericht over voortgang van een en ander.
En ook het lid van de Stadsdeelcommissie heeft op 19 mei nog altijd geen antwoord op zijn begin maart geformuleerde vragen gekregen.

Ondertussen geeft de website van de gemeente op 19 mei nog steeds onverstoorbaar het bericht dat in de Plantagebuurt de verkeersveiligheid wordt verbeterd, en ***dat*** de rijbaan verschoven gaat worden en ***dat*** de kruising 'overzichtelijker" gemaakt zal worden. Er staat zelfs bij: "participatie: december 2020. Uitvoering, tweede kwartaal 2021".

De gemeente blijft gewoon op eigen koers. "Zal" . Alsof er niks gebeurd is. Bewoners? Ach.. bewoners.